Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4356**

16. Wahlperiode 20. 02. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/4262 –

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrs- und Bauwesen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wurde vereinbart, dass das erst 2005 verabschiedete ÖPP-Beschleunigungsgesetz bereits Anfang 2007 novelliert werden soll. Die Bundesregierung hat aus diesem Grund eine PPP-Task Force eingerichtet, die Pilotprojekte beratend begleiten, Grundsatz- und Koordinierungsaufgaben leiten und Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer gewährleisten soll. Am 22. April 2007 ist von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD eine abschließende Klausurtagung geplant.

Als wichtiges Anwendungsgebiet von ÖPP gelten neben dem Verkehrswegebau die Errichtung, Modernisierung, Sanierung oder Betrieb von Gebäuden durch private Partner für öffentliche Auftraggeber. Erste Erfahrungen und Bewertungen mit ÖPP in Deutschland liegen vor. Schwerwiegende Bedenken zum aktuellen ÖPP-Verfahren äußerten unter anderem die Präsidentinnen und Präsidenten der deutschen Rechnungshöfe. Sie warnten im vergangenen Jahr vor den langfristigen finanziellen Risiken von ÖPP-Projekten für die öffentlichen Haushalte.

1. Haben Evaluierungen der Beschleunigungswirkungen des ersten ÖPP-Beschleunigungsgesetzes seit seiner Inkrafttretung am 1. September 2005 stattgefunden, und wenn ja, wann werden deren Ergebnisse dem Deutschen Bundestag zur Verfügung gestellt?

2. Welche Beschleunigungen von ÖPP-Projekten konnten durch das erste ÖPP-Beschleunigungsgesetz erzielt werden?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Evaluierung der Beschleunigungswirkungen des am 8. September 2005 in Kraft getretenen ÖPP-Beschleunigungsgesetzes hat durch die Bundesregierung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Februar 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

noch nicht stattgefunden. Mit dem Gesetz konnten die gesetzlichen Rahmenbedingungen von Public Private Partnership (PPP) in den Bereichen Vergaberecht, Steuerrecht, Haushaltsrecht, Gebührenrecht und bei der Finanzierung verbessert werden. Insbesondere im Vergabe- und Haushaltsrecht bedarf es aus Sicht der Bundesregierung nunmehr entsprechender Regelungen durch den jeweiligen Landesgesetzgeber, um zu einer noch stärkeren Verbreitung von PPP-Projekten auf Landes- und Kommunalebene zu kommen.

3. Wie weit sind die Vorbereitungen zur Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes fortgeschritten?

   Wann ist mit der parlamentarischen Behandlung und mit Inkrafttreten des Gesetzes zu rechnen?

Ziel der Bundesregierung ist es, die Rahmenbedingungen für PPP weiter zu verbessern. Bei der beabsichtigten Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes handelt es sich um eine Parlamentsinitiative.

4. Welcher Nachbesserungsbedarf wird nach den Erfahrungen mit dem ersten ÖPP-Beschleunigungsgesetz gesehen?

5. Welche inhaltlichen Schwerpunkte soll das novellierte ÖPP-Beschleunigungsgesetz enthalten?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung sollte der inhaltliche Schwerpunkt einer Novellierung in der weiteren Verbesserung der PPP-Rahmenbedingungen, insbesondere im Steuerrecht liegen. Weiteren Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung in der Verbesserung der Rahmenbedingungen in den Anwendungssektoren von PPP, insbesondere Krankenhaus, Soziale Infrastrukturen und Verkehrsprojekte.

6. Beraten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Banken, Bauunternehmen, Anwaltskanzleien, Unternehmensberatern und anderen direkt von ÖPP-Projekten Begünstigten die Arbeitsgruppen der großen Koalition im Deutschen Bundestag und in den Bundesministerien sowie der Task Force?

Bei der Unterstützung der Parlamentsinitiative durch die Bundesregierung findet ein fachlicher Dialog mit Verbands- und Unternehmensvertretern statt.

7. Sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Privatwirtschaft für die Erarbeitung des neuen ÖPP-Beschleunigungsgesetzes an die zuständigen Bundesministerien versetzt bzw. ausgeliehen worden?

   Wenn ja, um welche und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter welcher Unternehmen in welchen Ministerien handelt es sich?

   Wer trägt die Kosten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?

Nein.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzungen der Risiken von ÖPP-Projekten durch die deutschen Rechnungshöfe (z. B. Konferenz der Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe am 3. und 4. Mai 2006 oder Jahresbericht 2006 des Bayrischen Landesrechnungshofs) und wie gedenkt sie, darauf zu reagieren?

Die von den Rechnungshöfen aufgestellten Grundsätze zur Behandlung von PPP decken sich weitestgehend mit dem Inhalt der PPP-Initiative der Bundesregierung. Dies gilt im Besonderen für den geforderten Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme über den gesamten Lebenszyklus als entscheidende Legitimation für die Anwendung von PPP.

9. Wie ist der aktuelle Stand der A- und F-Modelle im Fernstraßenbau nach den einzelnen Projekten aufgeschlüsselt?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verfolgt derzeit nachstehende Pilotprojekte nach dem A-Modell mit einem Bauvolumen von ca. 1,2 Mrd. Euro.

Die Verfahrensstände der bisher ausgeschriebenen A-Modell-Pilotprojekte sind:

- Autobahn 8 (Augsburg–München): Prüfung nach § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) läuft, Konzessionsbeginn voraussichtlich Mai 2007.
- Autobahn 4 (Landesgrenze Hessen (HE)/Thüringen (TH)–Anschlussstelle Gotha, so genannte „Umfahrung Hörselberge“): Angebote liegen vor, Verhandlungen Februar bis Mai 2007, Konzessionsbeginn voraussichtlich Herbst 2007.
- Autobahn 1 (Autobahnkreuz Bremer Kreuz–Autobahndreieck Buchholz): Eingang der Angebote Mai 2007, Konzessionsbeginn voraussichtlich 2008.
- Autobahn 5 (Malsch–Anschlussstelle Offenburg): Aufforderung zur Angebotsabgabe voraussichtlich Februar 2007, Konzessionsbeginn voraussichtlich 2008.

Für das nordrhein-westfälische Projekt Autobahn 4/Autobahn 1 (Anschlussstelle Düren–Autobahnkreuz Köln/Nord) muss das Land zunächst Baurecht für den Abschnitt Düren–Kerpen schaffen.

Als F-Modelle wurden die Projekte „Feste Warnowquerung Rostock“ und „Travequerung Lübeck“ realisiert. Baulastträger sind die Kommunen. Darüber hinaus lässt der Bund derzeit die Eignung einiger Bundesfernstraßenabschnitte (z. B. Albaufstieg, Weserquerung) als F-Modell prüfen. In jedem Einzelfall ist der Entscheidung über die tatsächliche Realisierung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) einschließlich einer Machbarkeitsstudie vorzuschalten.

10. Sind über die aktuell in der Diskussion befindlichen A- und F-Modelle weitere Modelle geplant?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, PPP im Bundesfernstraßenbau als weitere Beschaffungsvariante neben der konventionellen Haushaltsfinanzierung zu etablieren. Dafür werden derzeit Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Pilotprojekten gesammelt und ausgewertet, um PPP im Straßenbau weiterzuentwickeln. Auch im Lichte dieser Erfahrungen werden weitere Projekte auf ihre Geeignetheit als PPP-Vorhaben geprüft.

11. Welche Auswirkungen haben die nicht eingetretenen Prognosen für die bisher realisierten F-Modellprojekte mit der Warnowquerung in Rostock und dem Herrentunnel in Lübeck für die öffentlichen und privaten Auftraggeber?

Im Falle der Warnowquerung soll durch eine zwischen dem Konzessionsgeber Hansestadt Rostock und der Warnowquerung GmbH & Co. KG vereinbarte Änderung des Konzessionsvertrages, im Wesentlichen mit der Verlängerung der Konzessionslaufzeit um 20 Jahre, den niedriger als erwarteten Verkehrszahlen Rechnung getragen werden. Im Fall der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG haben die beiden Gesellschafter den niedriger als erwarteten Verkehrszahlen durch bilanzielle Wertberichtigungen ihrer Gesellschaftsanteile zunächst Rechnung getragen. Ob auch hier eine Änderung der Laufzeit des Konzessionsvertrages in Betracht gezogen werden sollte, ist derzeit u. a. Verhandlungsgegenstand zwischen den Konzessionsvertragspartnern Hansestadt Lübeck und der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG.

12. Inwieweit sind die Nachfrageprognosen für die anderen F-Modellprojekte nach den negativen Erfahrungen mit den vorgenannten Modellprojekten angepasst worden?

Den derzeit laufenden Machbarkeitsstudien werden aktualisierte Nachfrageprognosen zugrunde gelegt. Die Auswirkungen und Verdrängungen werden unter Zugrundelegung unterschiedlicher Szenarien prognostiziert.

13. Sollen im Rahmen der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes auch größere (längere) Verkehrsprojekte als F-Modell geplant, gebaut und betrieben werden dürfen, als es heute der Fall ist?

    Wenn ja, welche Straßenkategorien sollen zusätzlich als F-Modell betrieben werden dürfen, und wie lang sollen Streckenabschnitte derartiger Verkehrsprojekte zukünftig sein dürfen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

14. Inwieweit wären bestehende F- und A-Modelle mit der Einführung einer Pkw-Vignette oder einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut zu einem späteren Zeitpunkt vereinbar?

Die Bundesregierung sieht kein Erfordernis für eine Einführung einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut auf den Bundesfernstraßen.

15. In welchen Branchen und in welchen Bundesländern gibt es derzeit wie viele ÖPP-Projekte in der Planung bzw. in der Umsetzung?

Derzeit gibt es bundesweit 46 ganzheitliche PPP-Projekte im Hochbau, bei denen bereits ein Vertragsabschluss erfolgt ist. Diese verteilen sich auf die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Projekte finden sich in den Gebäudekategorien Freizeit, Sport, Kultur, Verwaltungsgebäude, Justizgebäude, Schulen, Kindertagesstätten, Bildung und Sonstige. Darüber hinaus gibt es mit den A- und F-Modellen Projekte im Verkehrssektor sowie erste Projekte im IT-Sektor.

16. Wie hoch ist das Gesamtvolumen dieser Investitionen, aufgeschlüsselt nach Projekten?

Das Investitionsvolumen beläuft sich auf ca. 1,4 Mrd. Euro für die Projekte mit Vertragsabschluss. Davon entfallen 165 Mio. Euro auf die Kategorie Freizeit, Sport, Kultur, 109 Mio. Euro auf Verwaltungsgebäude, 221 Mio. Euro auf Justizgebäude, 506 Mio. Euro auf Schulen, Kindertagesstätten, Bildung und 414 Mio. Euro auf sonstige Gebäude. Das Projektvolumen liegt zwischen 3,5 und 245 Mio. Euro je Projekt.

17. In welcher Weise wird der Verlauf von ÖPP-Projekten untersucht?

    Gibt es ein Monitoring-Programm oder ist ein solches beabsichtigt?

Die Bundesregierung hat die Evaluierung von PPP-Projekten mit Vertragsabschluss insbesondere im Hinblick auf mittelstandsrelevante Aspekte und Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit gestartet.

18. In welcher Weise wurden und werden langfristige finanzielle Belastungen der öffentlichen Hand ermittelt?

PPP ist eine von mehreren Beschaffungsvarianten. Maßgeblich für die Auswahl der Beschaffungsvariante ist die Wirtschaftlichkeit, die durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu unterlegen ist, bei der konventionelle und alternative Beschaffungsvariante wertneutral und ergebnisoffen gegenübergestellt werden. Zur umfassenden Beurteilung sollte neben der Ermittlung der Barwerte als Entscheidungsgröße auch die Summe der Zeitwerte – als tatsächlich haushaltswirksame Größe – dargestellt und den Entscheidungsträgern bewusst gemacht werden.

19. In welchen Kommunen mussten für welche Projekte Kredite in welcher Höhe aufgenommen werden?

    In welcher Weise wurden die Zinsen für diese Kredite in die jeweiligen Machbarkeitsstudien einbezogen?

Ob eine Kreditaufnahme erforderlich ist, hängt von der Finanzsituation der Kommune ab. Die hierfür anfallenden Zinsen werden in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt. Einzelheiten hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor. Sie müssten mit einem erheblichen Arbeitsaufwand bei den Kommunen erhoben werden.

20. In welcher Weise werden Effizienzgewinne gegenüber der konventionellen Finanzierung kalkuliert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

21. Sind für die Projekte, in denen ÖPP zur Anwendung kommen soll, so genannte Public Sector Comparators (PSC) errechnet worden, die einen seriösen Vergleich der Kosten ermöglichen sollen?

22. Welche PSC sind der Bundesregierung bekannt?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für jede einzelne Maßnahme wird in den einzelnen Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein sog. PSC ermittelt, der sich durch einen zunehmenden Detaillierungsgrad auszeichnet. Dieser ist Grundlage für den Vergleich mit der PPP-Variante in den einzelnen Phasen und somit für den Wirtschaftlichkeitsnachweis.

23. Werden auch die langfristigen Risiken von ÖPP-Projekten erfasst?

    Wenn ja, auf welche Weise?

Die Risiken sind durch ein Risikomanagement zunächst zu identifizieren, qualitativ zu analysieren und dann quantitativ zu bewerten. Die quantitativ zu bewertenden Risiken werden über die voraussichtliche Schadenshöhe und die Eintrittswahrscheinlichkeit monetär ermittelt.

24. Gibt es gescheiterte ÖPP-Projekte?

    Wenn ja, wie werden diese untersucht und ausgewertet?

Gescheiterte PPP-Projekte sind der Bundesregierung nicht bekannt.

25. Wird die Einrichtung von Kompetenzzentren in den Ländern weiter verfolgt?

    Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen?

    Wenn nein, aus welchem Grund nicht?

Die Bundesregierung unterstützt weiterhin über das Föderale PPP-Kompetenznetzwerk, in dem sämtliche Bundesländer vertreten sind, die Einrichtung von Kompetenzzentren in den Ländern.

26. Wie bewertet die Bundesregierung die Erforderlichkeit, bundesweit einheitliche Standards zur Überprüfung durch die kommunalen Aufsichtsbehörden einzuführen?

27. Auf welche Weise nimmt die Bundesregierung Einfluss auf die Bundesländer, einheitliche Rahmen für ÖPP-Projekte in den Kommunen zu setzen?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung bundeseinheitlicher Standards sowie die Verhinderung der Zersplitterung der Rahmenbedingungen von PPP sind wesentliche Ziele und Kernaufgabe der PPP-Initiative der Bundesregierung. Durch eine enge Zusammenarbeit mit den Ländern über das Föderale PPP-Kompetenznetzwerk nimmt die Bundesregierung ihre koordinierende Rolle wahr.

28. Wie bewertet die Bundesregierung die kommunale Aufsicht für ÖPP-Projekte in Nordrhein-Westfalen?

Die Kommunalaufsicht über PPP-Projekte ist ausschließlich Angelegenheit des Landes Nordrhein-Westfalen.

29. Inwieweit hat sich die letzte Föderalismusreform auf die bundesgesetzliche Kompetenz im Hinblick auf Vorgaben für kommunale ÖPP-Projekte ausgewirkt?

Kommunale PPP-Projekte fallen auch weiterhin unter das verfassungsmäßig garantierte Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden.

30. In welcher Weise wird bei der Bedarfsanalyse für ein ÖPP-Projekt die demografische Entwicklung mit einbezogen?

Im Rahmen der Projektvorbereitung wird der Bedarf für die anstehende Maßnahme über den gesamten Lebenszyklus des Projekts ermittelt.

31. Wie bewertet die Bundesregierung die realen Mitwirkungs- und Überprüfungsmöglichkeiten insbesondere der kommunalen Träger bei ÖPP-Projekten?

32. Inwieweit sind die kommunalen Aufsichtsbehörden und Gremien aufgrund ihrer angespannten Personalsituation in der Lage, ÖPP-Projekte in ihrer Komplexität und langfristigen Konsequenz zu überprüfen?

33. Wie bewertet die Bundesregierung die interkommunale Konkurrenzsituation vor dem Hindergrund unterschiedlicher landesrechtlicher Regelungen für ÖPP?

    Sieht die Bundesregierung in diesem Bereich einen Handlungsbedarf, um die Chancengleichheit der Kommunen zu gewährleisten?

Die Fragen 31, 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kommunale Projekte werden in eigener Verantwortung des kommunalen Trägers durchgeführt. Sie unterstehen der Kommunalaufsicht, die in der Verantwortung des jeweiligen Landes liegt.

34. Wo sieht die Bundesregierung verfassungsrechtliche Grenzen für die Anwendung von ÖPP?

Bei der Anwendung von PPP sind die Aufgaben- und Finanzierungszuständigkeiten des Grundgesetzes zu beachten.

35. Wie bewertet die Bundesregierung die langfristigen Belastungen durch ÖPP-Projekte vor dem Hintergrund der anspannten finanziellen Situation der Kommunen?

36. Wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass langfristige finanzielle Bindung staatlicher Organe im Rahmen von ÖPP-Projekten die Handlungsspielräume der öffentlichen Seite über lange Zeit einschränken?

    Welche verfassungsrechtlichen Probleme können entstehen?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Langfristige Haushaltsbindungen ergeben sich sowohl bei der konventionellen Beschaffung als auch bei PPP-Projekten.

37. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Beteiligung des Mittelstandes an ÖPP-Projekten zu verbessern?

Die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von PPP ist Leitmotiv der Arbeiten am PPP-Vereinfachungsgesetz. Neben der Beseitigung des Eigenkapitalhemmnisses dient die voranschreitende Standardisierung von PPP-Verfahren der Senkung der Transaktionskosten und somit einer verbesserten Beteiligung des Mittelstandes. Darüber hinaus wurde eine Evaluierung bei bereits beauftragten PPP-Projekten veranlasst, um zu einer verstärkten Mittelstandseinbindung zu kommen. Chancen für den Mittelstand gibt es insbesondere bei kommunalen Projekten.

38. Wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass ÖPP-Projekte für Kommunen zwar erst ab einem Investitionsvolumen von 20 Mio. Euro wirtschaftlich sein sollen (difu Bericht 1 und 2/2005), das durchschnittliche Investitionsvolumen jedoch nur bei 13 bis 16 Millionen liegt („Public Private Partnership Projekte“ Studie des difu im Auftrag der PPP-Task Force im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, September 2005)?

    Wie erklärt sich die Bundesregierung diesen Widerspruch?

Das Investitionsvolumen ist nur eine Größe. Der überwiegende Kostenanteil liegt in den Betriebskosten. Je mehr Leistungen des Betriebes an den privaten Partner übertragen werden, um so geringer sind im Verhältnis die Investitionskosten. Die voranschreitende Standardisierung führt im Übrigen zur Senkung von Transaktionskosten und somit zur Möglichkeit, auch PPP-Projekte mit einem vergleichsweise geringeren Projektvolumen wirtschaftlich zu realisieren.

39. Wie bewertet die Bundesregierung die Belastung der öffentlichen Träger dadurch, dass deren Personal langfristig zur Kontrolle und Begleitung von ÖPP-Verträgen gebunden ist?

    Welche Erfahrungen gibt es hierzu?

Da durch die Vergabe von Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung eine Reihe von Aufgaben der öffentlichen Hand entfallen können, kann ÖPP auch im Hinblick auf die Personalstruktur ein effektives Instrument darstellen.

40. Inwieweit sind die öffentlichen Auftraggeber gegen die Insolvenz von ÖPP-Vertragspartnern abgesichert?

Bei PPP-Projekten gibt es gegenüber der konventionellen Beschaffung kein erhöhtes Insolvenzrisiko. Bei beiden Varianten muss sichergestellt werden, dass im Falle der Insolvenz des privaten Partners dessen Leistungen weitergeführt werden.

41. Wie bewertet die Bundesregierung die Ausstiegsmöglichkeiten aus ÖPP-Verträgen für die öffentlichen Auftraggeber angesichts der Tatsache, dass deren Haushalte sehr langfristig durch ÖPP-Verträge gebunden werden?

    Sind die Ausstiegsmöglichkeiten für die öffentliche Seite ausreichend abgesichert?

Wie bei der konventionellen Beschaffung ist der öffentliche Auftraggeber nur bei entsprechenden vertraglichen Regelungen oder bei Eingreifen der gesetz-

lichen Leistungsstörungsrechte zur vorzeitigen Beendigung des Vertrages berechtigt.

42. Wie schätzt die Bundesregierung das Konfliktpotenzial für juristische Auseinandersetzungen aufgrund von ÖPP-Verträgen ein?

Aufgrund der langfristigen Zusammenarbeit im Rahmen eines PPP-Projektes haben beide Vertragsparteien ein hohes Eigeninteresse daran, auftretende Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten einvernehmlich und gütlich zu regeln.

43. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass ÖPP-Projekte überdimensioniert sind?

    Wie kann dieser Gefahr vorgebeugt werden?

Grundlage eines jeden Projektes ist die nachgewiesene Wirtschaftlichkeit.

44. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass Sozialstandards durch ÖPP-Projekte unterlaufen werden?

    Welche Festsetzungen sind vorgesehen, um Sozialdumping zu vermeiden?

Auch im Rahmen von PPP-Projekten ist die privatrechtliche Projektgesellschaft an die Einhaltung gesetzlich geregelter Standards gebunden.

45. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass Planungsstandards sowie die Vorgaben der HOAI durch die privaten Partner unterlaufen werden. Sind der Bundesregierung diesbezügliche Klagen der Architekten- und Ingenieurverbände bekannt?

    Wenn ja, wie bewertet sie diese Beschwerden?

Planungsstandards und Vorgaben werden durch den jeweiligen Projektträger in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt und sind somit vertraglich geschuldet.

46. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass in ÖPP-Projekten Verfassungsvorgaben wie die Gleichstellung von Frauen und Männern nicht ausreichend berücksichtigt werden?

Die Bundesregierung sieht kein gegenüber der konventionellen Beschaffung erhöhtes Risiko, dass im Rahmen von PPP-Projekten die verfassungsrechtlich garantierte Gleichstellung von Frauen und Männern unterlaufen wird.

47. Plant die Bundesregierung eine Informationsplattform für kommunale Entscheidungsträger, in denen z. B. Musterverträge für bestimmte ÖPP-Formen eingestellt werden?

Die Bundesregierung erweitert ständig ihre Internetpräsentation als Informationsplattform für sämtliche Entscheidungsträger.

48. Wo liegen die ökonomischen und haushalterischen Grenzen für ÖPP?

    Welche Bereiche öffentlicher Daseinsvorsorge eignen sich aus Sicht der Bundesregierung ausdrücklich nicht für ÖPP?

Die Grenzen von PPP ergeben sich aus den haushaltsrechtlichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Maßnahme. PPP stößt ebenso dort an Grenzen, wo dem Staat vorbehaltene Eingriffsrechte, beispielsweise im Strafvollzug berührt werden.

49. Welche Anreize für Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien können in der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes festgesetzt werden, und welche beabsichtigt die Bundesregierung zu verankern?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 7 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333